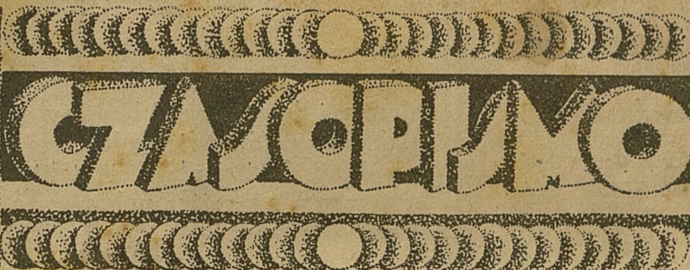
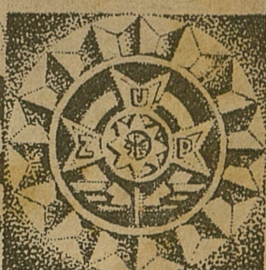




ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK XI. ZESZYT 10 (170)

LWÓW, WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 1935.

TREŚĆ:

Contra spem spero

Lwów należy do rzędu tych nielicznych miast, które z wojny wyszły zbiedniałe i osłabione Zbyt wiele miejsca zajęłoby narzucenie porównania Lwowa dawnego i dzisiejszego. Mogłyby paść uwagi, sięgające poza zainteresowania naszych kolegów, a tego chcemy uniknąć, podobnie jak raczenia się goryczą i wspomnieniami.

A jednak biedny Lwów, ten żołnierz wiecznie czuwający, niezupełnie podupadł na duchu. Zepchnięty do roli wojewódzkiego miasta, pozbawiony możności ekspansji na wschód, mając wszystkie odwieczne trakty handlowe trawą zarosłe, nie chce zezwolić na pomniejszenie swej wielkości i sławy.

I właśnie we wrześniu Lwów świętuje swe XV. Jubileuszowe Targi Wschodnie. Na placu, który pamięta inne wystawy, zbudował pawilony, rozłożył eksponaty i wzorową organizacją woła na całą Polskę: Jestem! Będę trwał tu na Kresach, wierny Rzeczypospolitej! Żołnierz w czasie wojny, gospodarz i kupiec w czasie pokoju, Lwów pełni służbę. Nic to, że kryzys; nic to, że coraz trudniej o szczęśliwą Szlarafję. Contra spem spero, że inne czasy nadejdą dla Lwowa.

Przykład Lwowa jest budujący. Kryzys bowiem nietylko w tem mieście zatknął swój ponury sztandar. Są kraje, jeszcze bardziej dręczone kryzysem. Niema jednak trwałej niedoli, uporczywej nędzy. Po latach chudych przychodzą tłuste, a fakt ten znany jest nietylko z opowieści biblijnych. Wszystko więc, co jest protestem, pracą i akcją dla pokonania kryzysu, świadczy o żywotności ludzkiego ducha, ufnego w jutro. Contra spem spero, że lepsze czasy nadejdą dla Polski i całego świata, jęczącego dziś w niewoli kryzysu.

Przykład Lwowa jest budujący. Kryzys bowiem objął wszystkie klasy i wszystkie zawody. Robaki kryzysu gryzą wszystko, docierając nawet do rodziny, koleżeńskości. Zdaje się, nic nie ostało się przed twarde-

Coroczna udręka

Początek roku szkolnego jest okresem udręki nawet dla „dobrze zarabiającego", trudno bowiem sprostać wydatkom związanym z kształceniem dzieci, kiedy dochody nie wystarczają na codzienne utrzymanie.

Koszta nauki wzrastają w miarę posuwania się dzieci do szkół wyższych. W szkołach powszechnych nauka jest bezpłatna i książki stosunkowo niezbyt drogo kosztują, pozostają jednak liczne drobne wydatki, dochodzące do kilku złotych miesięcznie. Z chwilą, gdy dziecko uczęszcza do szkoły średniej, nie mówiąc już o wyższych uczelniach, pracownik kolejowy musi już zaciągnąć pożyczkę na pokrycie wydatków związanych z kształceniem dzieci. Przepisowe mundurki, opłaty szkolne, książki, zeszyty i inne przybory pochłaniają sumy dochodzące do kilkuset złotych. Pracownik kolejowy staje więc przed alternatywą, albo zaprzestać kształcenia dzieci, albo zaciągać rok rocznie długi, które następnie z trudem spłaca przez całe życie.

Udręka rodziców nie kończy się jednak w pierwszych tygodniach roku szkolnego, po zaopatrzeniu dzieci w potrzebne utensilja szkolne. Do tych bowiem koniecznych jednorazowych wydatków dochodzą co miesiąc drobne wydatki, i to nie tylko na bieżące przybory szkolne, jak ołówki, pióra, atrament i tp., ale i różne składki i datki, na Koło Rodzicielskie, Czerwony Krzyż, LOPP., Ligę Morską i Kolonjalną, Towarzystwo Przeciwgruźlicze, Towarzystwo Budowy Szkół powszechnych i td. i td., na różne związki i cele. Do tych składek miesięcznych, należy jeszcze dodać wydatki jednorazowe na wycieczki szkolne, przedstawienia, bibljoteki, fanty, konkursy i td. i td. w nieskończoność, zależnie od pomysłów grona nauczycielskiego. Nauczycielstwo wysila się na urzeczywistnienie różnych pomysłów, aby jego szkoła czy też klasa została wyróżniona przez Kuratorjum lub inspektora szkolnego. Zapominają oni jednak o tem, że nawet najskromniejsza impreza wyciąga pieniędzy z kieszeni rodziców uczniów.

Te „drobne" dodatkowe wydatki dochodzą do wcale pokaźnych sum, do kilku a nawet kilkunastu złotych miesięcznie. Odmowa zaś uiszczenia tych czy innych datków i opłat naraża dziecko na różne przykrości, a niejednokrotnie na posłanie do domu z powodu niezapłacenia jakiejś wkładki.

Nikt niezaprzecza celowości tych wkładek i imprez, ale przy dzisiejszych skromnych uposażeniach pracowników państwowymi szczękami wojującego zła. Biedny jest zarówno rolnik, jak i urzędnik, zła konjunktura dręczy przemysłowca i kupca, zawód wolny przedsiębiorczość jednostek nie znajduje się w lepszem położeniu.

Przyszłość wydaje się także beznadziejna. Już piszą gazety o obniżce poborów a wszędobylska plotka trafja wszędzie.

Przyszedł nowy rok szkolny, kształcą się i kończą studja nowe kadry bezrobotnych. Zgryzota trawi wszystko i wszystkich. Czy jednak musi być zawsze źle? Czy w najgorszych chwilach nie mieliśmy nadziei, czy instynktownie nie przeczuwamy idących zmian na lepsze?

Czy nie wiemy, że położenie pracownika państwowego zależne jest od ogólnej sytuacji gospodarczej? Nie wierzymy ani przez chwilę, że państwo bogate pozostawiłoby swych pracowników w biedzie. Contra spem spero, że będzie lepiej w państwie, a wtedy i nasze położenie ulegnie zmianie.

Dobrobyt bowiem krzywą biegnie linją, a skoro uzyskał już beznadziejny dół, musi drogą niepisanego prawa wznieść się ku lepszym dniom. *X. S.*

Rehabilitacja w postępowaniu dyscyplinarnem

Do najnowszych postulatów polityki kryminalnej należy rehabilitacja, czyli zatarcie kary w obszerniejszem znaczeniu. Obejmuje ona zniesienie zasądzenia (restytucja), albo przywrócenie praw utraconych skutkiem orzeczenia sądowego, albo wreszcie *zatarcie skazania* w ścisłem słowa tego znaczeniu, tj. usunięcie z rejestrów karnych zapisków o skazaniu, a temsamem przywrócenie osobie interesowanej tego charakteru prawnego, jaki posiadała przed otrzymaniem kary.

Kodeks Karny Polski zna również rehabilitację. Instytucja ta jest pochodzenia francuskiego i przechodziła we Francji trzy fazy. W wieku XVII. za czasów Ludwika XIV. znaną była jako akt łaski królewskiej, w drugiej połowie XIX. wieku decydują o rehabilitacji sądy, a w r. 1904 mamy już we Francji rehabilitację ustawową, polegającą na tem, że strona interesowana może żądać od sądu, skoro tylko wykaże, że zachodzą warunki prawem przewidziane, uznania swego prawa.

Ostatnie dwie fazy znalazły uwzględnienie w naszym Kodeksie Karnym, gdyż sądom *przysługuje prawo* zarządzenia, by z rejestrów karnych usunięte zostały zapiski o skazaniu (t. zw. zatarcie skazania), zachodzi zatem wypadek *rehabilitacji sądowej*, ponadto zaś wprowadzono *rehabilitację ustawową*, polegającą na tem, że

wych, te kilka czy kilkanaście złotych miesięcznie na każde dziecko, stanowią bardzo poważne wyłomy w budżecie domowym pracownika. Wydatki te są tem bardziej przykre, im mniej mają wspólnego z nauką a przybierają charakter haraczu za zezwolenie na posyłanie dzieci do szkoły.

Omawiana sprawa jest nie tylko przykrą dla pracowników ze względów materjalnych, ale ma też przykrą stronę moralną, zarówno dla rodziców jak i dla samych dzieci. Dzieci bowiem rodziców, którzy mogą łatwiej pokrywać różne mniej lub więcej niepotrzebne wydatki są w pewnej mierze faworytowane, np. przy przedstawieniach i uroczystościach szkolnych, w których udział biorą zasadniczo tylko te dzieci, których rodzice mogą im sprawić potrzebne kostjumy. Również np. przy upiększaniu sali dzieci biedniejsze, nie mogące się przyczynić do upiększenia sali, czują się upokorzone, zepchnięte w kąt.

Zarówno zatem względy materjalne rodziców, jak i wychowania moralnego młodzieży szkolnej wymagają uregulowania dodatkowych ofiar i składek szkolnych. Uregulowanie to winno pójść w kierunku jak najdalej idącego ograniczenia tych wydatków. Wskazanem byłoby wydatki te skomasować i określić maksymalną kwotę przystępną dla wszystkich. dresz.

Regulamin Kas Koleżeńskich w Kołach miejscowych lwow. Okr. ZUP.

1) Kasę Koleżeńską może założyć każde Koło miejscowe ZPU na podstawie prawomocnej uchwały Walnego Zgromadzenia jego członków, po zatwierdzeniu jej przez Zarząd Okręgowy.

2) Członkiem Kasy Koleżeńskiej jest członek Koła ZUP, który nabył praw do świadczeń związkowych i został przyjęty jako członek prawomocną uchwałą Zarządu Kasy, Zarządowi Kasy przysługuje prawo odmówienia przyjęcia członka ZUP na członka Kasy Koleżeńskiej bez podania powodów odmowy.

3) Celem Kasy Koleżeńskiej jest niesienie pomocy jej członkom przez udzielenie krótkoterminowych, nieoprocentowanych pożyczek. Z pomocy Kasy Koleżeńskiej może korzystać każdy członek jej, który wpłaci ustaloną jednorazową wkładkę.

4) Kapitał pożyczkowy Kasy Koleżeńskiej składa się z: a) jednorazowych wkładek członków, b) subwencji Zarządu Koła

w razie zawieszenia wykonania kary na pewien okres czasu, w ciągu trzech miesięcy po upływie tego czasokresu sąd ma obowiązek uważać skazanie za niebyłe, o ile nie zajdzie wypadek recydywy.

Jak z tego wynika, tak sądowa jak i ustawowa rehabilitacja łączy się z fikcją, że skazania wogóle nie było, skutkiem czego skazany, któremu wyrok unicestwiono, twierdzić może, że wogóle nie był karany.

Zatarcie skazania, które jest jednem z rodzajów rehabilitacji sądowej, może nastąpić na wniosek skazanego po upływie dziesięciu lat od odbycia, darowania lub przedawnienia kary i zależy w zupełności od uznania sądu.

Przepisy o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" z r. 1934, przewidują w paragr. 72. rehabilitację w formie zatarcia nałożonej na pracownika kary porządkowej i to każdej, z dyscyplinarnych zaś nagany, grzywny i przeniesienia do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, zatem kar nakładanych na pracowników etatowych zwykle przez właściwego zwierzchnika z pominięciem komisji dyscyplinarnej i to pod warunkiem, że pracownik *w ciągu conajmniej pięciu lat, licząc od dnia orzeczenia* o karze, nie był karany ani w trybie dyscyplinarnym, ani porządkowym.

Po myśli paragrafu 96 cytowanych przepisów może również stosować właściwa władza (Dyrekcja O. K. P.) paragraf 72 o zatarciu skazania do kar porządkowych i dyscyplinarnych, nałożonych po 1 września 1929 r. i odpowiadających karom, wymienionym w tym paragrafie, zatem ze względu na to, że nakładała je również po myśli paragrafu 70 ówczesnej pragmatyki władza przełożona (zwierzchnik) również do kar dyscyplinarnych nagany, i nieaktualnej obecnie kary wstrzymania posunięcia do wyższego szczebla uposażenia lub wynagrodzenia na przeciąg czasu od roku do trzech lat.

Z objaśnienia zawartego w komentarzu do przepisów o stosunku służbowym pracowników P. K. P. wynika, że z kar nałożonych na pracownika po 1 września 1929 r. mogą ulec zatarciu w myśl par. 96. pragmatyki i pod warunkami par. 72. pragmatyki m. i. kary porządkowe, wymienione w par. 65, pod a) i b) oraz kara dyscyplinarna nagany, wymieniona w par. 66. ust. 1. pkt. 1. rozp. Rady Ministrów z 8/VII. 1929 (pragm. służb.), niema natomiast wzmianki o karze wstrzymania posunięcia do wyższego szczebla, jakkolwiek kara ta nie może być poczytaną za cięższą od kar, wymienionych w p. 2 i 3. obecnie obowiązującej pragmatyki z r. 1934. Opuszczenie w komentarzu punktu 2. ust. 1. paragrafu 66. pragmatyki z r. 1929 jest chyba wynikiem przeoczenia.

miejscowego, c) datków członków korzystających z pomocy Kasy.

5) Wysokość jednorazowej wkładki oraz wysokość najwyższej kwoty pożyczki ustala Zwyczajne Walne Zgromadzenie członków Koła miejscowego.

6) Wysokość subwencji (dotacji) Zarządu Koła miejscowego oznacza Zarząd Okręgu.

7) Wkładka członkowska jest zasadniczo zwrotna i nieoprocentowana, a jej zwrot następuje spowodu: a) likwidacji kasy, b) wystąpienia członka, c) wydalenia członka.

W razie likwidacji Kasy następuje zwrot wpłaconej wkładki w całości lub w części, po pokryciu wszelkich zobowiązań Kasy wobec jej wierzycieli, a przedewszystkiem wobec Zarządu Koła miejscowego z tytułu udzielonej dotacji, o ile majątek własny Kasy nie wystarcza na ich pokrycie.

Wystąpienie członka z Kasy może nastąpić za 6-miesięcznem wypowiedzeniem.

Członek, który wystąpił z ZUP, przestaje być członkiem Kasy Koleż. Zwrot wkładki następuje w dwa miesiące po końcu roku kalendarzowego, w którym nastąpiło wypowiedzenie bez względu na termin, w którym nastąpiło wypowiedzenie.

W razie przeniesienia członka Kasy w obręb innego Koła miejscowego, wydalenia ze Związku Z. U. P. lub utraty praw członka ZUP, wypłata wkładki członka następuje bezzwłocznie, o ile członek nie jest dłużnikiem Kasy.

Wkładki wypowiedziane, w razie likwidacji Kasy w okresie wypowiedzenia, mogą być użyte na równie z władkami niewypowiedzianemi na pokrycie zobowiązań Kasy.

8) Dotacja Zarządu Koła miejscowego jest zwrotna. Zarząd Koła miejscowego ma prawo, a na polecenie Zarządu Okręgu jest obowiązany wycofać udzieloną dotację w części lub w całości każdego czasu.

9) Datki członków korzystających z pomocy Kasy Koleżeńskiej stanowią czysty zysk, który w pierwszej linji służy na pokrycie zobowiązań i strat Kasy.

10) Wydalenie członka Kasy następuje na podstawie uchwały jej Zarządu.

11) Kasa Koleżeńska udziela w zasadzie pożyczek na przeciąg jednego miesiąca, licząc od dnia 1-go miesiąca następnego po dniu wypłaty pożyczonej kwoty.

12) Na prośbę członka Kasy, może Zarząd Kasy prolongować spłatę udzielonej pożyczki. Prolongata może być udzielona tylko po wpłaceniu części dłużnej kwoty, na okres nie dłuższy ponad jeden miesiąc i tylko raz w terminie spłaty jednej pożyczki.

13). Przed całkowitą spłatą pożyczki nie może być udzielona nowa pożyczka.

Intencją bowiem ustawodawcy nie mogło być wyeliminowanie tej kary, nakładanej wówczas przez zwierzchnika za przewinienia małej wagi na pracowników, z pośród kar, do których stosować może władza przełożona dobrodziejstwo zatarcia.

A przecież kwestja ta jest obecnie aktualną ze względu na to, że od czasu obowiązywania cytowanej pragmatyki upłynęło właśnie w bieżącym roku pięć lat i wielu ukaranych za usterki ruchowe, które tylko ze względu na bezpieczeństwo ruchu kwalifikowały się jako występek po myśli paragr. 62. tejże pragmatyki, — jakkolwiek nie pociągnęły za sobą żadnych ujemnych skutków, ani szkód — tą obecnie nieaktualną karą zostało dotkniętych.

Pracownicy ci starali się przez sumienne spełnianie nałożonych na nich obowiązków, naprawić popełniony niegdyś błąd (niezawsze zawiniony), a ideą przewodnią wprowadzonej do pragmatyki instytucji zatarcia kary, nie jest nic innego, jak tylko myśl, by temu, kto raz zbłądził nie zamykać drogi do poprawy i skoro usiłuje stać się pożytecznym i nienagannym pracownikiem, nie utrudniać mu tego. Przeszkadzanie poprawie — jak wykazała praktyka — sprzyja recydywie, a to przecież nie może być w interesie przedsiębiorstwa.

Dlatego też wydaje się uzasadnionem żądanie, by pracownikom, którzy popadli w konflikt z postanowieniami przepisów, czego następstwem były kary dyscyplinarne z paragr. 66. ust. 1. pkt. 1. lub 2. pragmatyki z r. 1929 — kary te zatarto.

Charakter stosunku służbowego i uposażeń pracowników państwa

II. Uposażenie.

Poprzednio wykazaliśmy, że stosunek urzędnika do państwa nie opiera się na umowie najmu usług i pracy, ale jest stosunkiem publiczno-prawnym, normującym nie pracę, ale służbę dla państwa. Uposażenie zatem pracowników państwowych nie jest wynagrodzeniem za pracę, lecz ma charakter dostarczenia środków na utrzymanie urzędnika z rodziną.

Wynika z tego, że wysokość uposażenia winna być ustalona na poziomie faktycznych kosztów utrzymania urzędnika i jego najbliższej rodziny, na odpowiedniej stopie życiowej. Wysokość zaś stopy życiowej zależną jest od normalnego w danem środowisku wymogów stanu urzędniczego i od stanowiska, jakie odnośny

14) Przy ubieganiu się o udzielenie pożyczki winien członek złożyć deklarację podpisaną przez siebie i przez 2 członków Kasy, którzy wpłacili pełne wkładki jako ręczyciele, że zobowiązują się spłacić udzieloną pożyczkę w ciągu miesiąca.

Ręczyciele odpowiadają solidarnie z biorącym porękę. Ręczycielem nie może być członek Zarządu Kasy.

15) Zarząd Kasy Koleżeńskiej składa się z 1) prezesa, 2) sekretarza i 3) skarbnika. Prezesem Kasy Koleżeńskiej jest każdorazowy prezes Koła miejscowego. Komisja rewizyjna Koła miejscowego jest Komisją rewizyjną Kasy Koleżeńskiej.

16) Zarząd Kasy Koleżeńskiej prowadzi osobną księgę protokołów, posiedzeń Zarządu, księgę kasową według zasad ustalonych przez Zarząd Okręgu, oraz księgę członków. Zarząd Kasy przedkłada kwartalne sprawozdania z obrotów i stanu Kasy Zarządowi Koła miejscowego w dwóch egzemplarzach, z których jeden Zarząd Koła miejscowego przesyła Zarządowi Okręgu najpóźniej 10-tego dnia miesiąca następnego po końcu kwartału kalendarzowego. Sprawozdanie podpisuje Komisja rewizyjna Koła miejscowego.

17) Zarząd Koła miejscowego składa sprawozdanie finansowe Kasy Koleżeńskiej na Zwyczajnem Walnem Zgromadzeniu Koła łącznie ze sprawozdaniem kasowem Zarządu Koła.

18) Komisja rewizyjna Koła miejscowego winna przeprowadzać rewizję Kasy przynajmniej co trzy miesiące, a wynik rewizji zapisać w księdze kasowej Kasy. Poza tem do przeprowadzenia rewizji Kasy Koleżeńskiej są uprawnieni członkowie Komisji rewizyjnej Zarządu Okręgu, oraz wyznaczeni delegaci Zarządu Okręgu.

19) Kasa Koleżeńska stanowi część ogólnego majątku Koła i nie może być nigdy własnością poszczególnych jej członków, którzy mają prawo tylko do części kapitału pożyczkowego w wysokości wpłaconych jednorazowych wkładew, o ile kapitał taki pozostał po zaspokojeniu wszelkich pretensyj Kasy.

20) Likwidację Kasy przeprowadza się na podstawie prawomocnej uchwały Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia członków Koła. Likwidację Kasy ma również prawo zarządzić Zarząd Okręgu.

W razie likwidacji Kasy Koleżeńskiej majątek jej przechodzi na własność Zarządu Koła miejscowego i to tylko w tej jego części, jaka pozostaje po dokonaniu zwrotu wkładek należnych jej członkom.

Regulamin ten obowiązuje wszystkie bez wyjątku Kasy Koleżeńskie istniejące i powstać mające w lwowskim Okręgu Z. U. P.

urzędnik zajmuje nie tylko w urzędzie, ale i w społeczeństwie.

Nie należy zapominać, że urzędnik państwowy jest wykonawcą władzy państwa, musi więc tą władzę należycie reprezentować. Nie tylko walory duchowe i umysłowe, ale też i zewnętrzny wygląd, tryb życia urzędnika i jego rodziny winien wzbudzać wśród obywateli poważanie dla urzędnika, a tem samem dla władzy państwowej.

Z drugiej znów strony, urzędnik, aby mógł spokojnie i sumiennie przekazaną sobie władzę sprawować, musi być wolnym od trosk materjalnych, musi mieć zapewniony spokojny byt, bez uciekania się do ubocznego zarobkowania.

Wyżej zaznaczyliśmy, że uposażenie ma umożliwić urzędnikowi utrzymanie na stopie odpowiadającej zajmowanemu stanowisku. Z tezy tej wynika, że uposażenie urzędnika w czynnej służbie powinno być wyższe od uposażenia urzędnika w stanie spoczynku. W praktyce można te zasady urzeczywistnić w formie dodatków funkcyjnych różnych ze względu na zajmowane stanowisko. W wysokości dodatków funkcyjnych winno się uwzględnić wszelkie dane, które uzasadniają konieczność wyższego uposażenia danego urzędnika. Na ich wysokość zatem wywierałyby wpływ, nie tylko samo stanowisko, ale i miejsce pełnienia służby, (a wiec dawny dodatek mieszkaniowy), szczególne warunki służby (n. p. służba nocna) i tym podobne dodatki, zryczałtowane w formie jednego dodatku funkcyjnego.

Tak pojęte dodatki funkcyjne są technicznie wcale łatwe do przeprowadzenia. Przy ustalaniu bowiem porządku hierarchicznego i tabeli stanowisk można dla każdego stanowiska ustalić odpowiedniej wysokości dodatek.

Z chwilą przejścia na emeryturę urzędnik odzyskuje swobodę dysponowania sobą, skrępowaną w pewnej mierze, w czasie pełnienia służby, oraz traci charakter reprezentanta władzy państwowej. Państwo nie wymaga od niego więcej żadnych specjalnych świadczeń, może więc odjąć mu dodatek funkcyjny, musi jednak zapewnić emerytowi i jego najbliższej rodzinie zaopatrzenie, dostateczne na pełne utrzymanie na odpowiedniej stopie. Sama stopa życiowa u emerytowanego urzędnika nie jest niższą od urzędnika w czynnej służbie, jedynie tylko zmiejszenie się wydatków związanych z zajmowanem w czynnej służbie stanowiskiem, uzsadnia niezaliczalność dodatków funkcyjnych do zaopatrzenia emerytalnego.

Uposażenie urzędnika zarówno w służbie czynnej, jak i w stanie spoczynku, ma zapewnić mu utrzymanie

w miesiąc po jego ogłoszeniu w „Czasopiśmie" tracą moc obowiązującą wszelkie inne regulaminy na jakich Kasy istniejące opierają swą działalność.

Komunikacja rzeczna

Ministerstwo Komunikacji zamierza przedsięwziąć budowę projektowanego portu handlowego na Saskiej Kępie w Warszawie, co przyczyni się w znacznym stopniu do rozwoju komunikacji rzecznej w Polsce i ułatwi obroty handlowe drogą na Gdynię.

Celem realizacji tych zamierzeń, Rada Ministrów uchwałą z dnia 24 lipca 1935 r. przyznała na rzecz rozbudowy rzek żeglownych jeszcze 500.000 zł. dla uregulowania odszkodowań za wywłaszczony na powyższy cel teren.

Usprawnienie ruchu towarowego

Władze kolejowe przystąpiły do zaopatrzenia wielkiej ilości wagonów towarowych w hamulce zespolone. W tym celu zawarto umowę o dostawę samoczynnych hamulców z Towarzystwem akcyjnem Westinghous'a i w lipcu br. dokonano próby z pociągiem o ciężarze 2000 ton i szybkości biegu około 65 km/godz. na linji Maksymiljanowo—Gdynia.

Próba przeprowadzona przy udziale przedstawicieli władz z p. wiceministrem inż. Piaseckim na czele, oraz delegatów firmy Westinghous, wykazała wysokie zalety techniczne i ruchowe wprowadzonego na PKP systemu hamulcowego, w szczególności zaś pewność działania i możliwość zatrzymania pociągu na przepisowej odległości przy wszelkich szybkościach i wzniesieniach szlaku.

Losowanie wygranych 3-proc. Premjowej Pożyczki Inwest.

Z wielkiej rzeszy nabywców obligacyj 3-proc. Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej największy bodaj udział w nabyciu jej wzięli pracownicy kolejowi, którzy też najbardziej chyba są zainteresowani w kwestji losowań wygranych i terminów oraz zasad i sposobów przeprowadzania losowań.

siebie i rodziny, wynika z tego konieczność uzgadniania wysokości uposażeń z każdoczesnemi faktycznemi kosztami utrzymania, w uwzględnieniu stanu rodzinnego urzędnika. Dodatki ekonomiczne zatem, oraz dodatki drożyźniane względnie ruchoma mnożna, nie były nienormalnem i przejściowem objawem życia, ale ujętą w praktyczną formę konsekwencją zasady, że uposażenie nie stanowi wynagrodzenie za pracę, lecz jest środkiem utrzymania dla tego, kto poświęcił się służbie dla państwa.

Przepisy dyscyplinarne

(Dok.). Od orzeczenia dyscyplinarnego komisji dyscyplinarnej I. instancji, przysługuje zarówno rzecznikowi dyscyplinarnemu, jak też ukaranemu, lub jego obrońcy, prawo wniesienia odwołania do wyższej komisji dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji, jako do komisji II. instancji.

Odwołanie należy wnieść w ciągu 14 dni po dniu doręczenia odpisu orzeczenia dyscyplinarnego, bezpośrednio (a zatem nie w porządku służbowym), na ręce przewodniczącego komisji dyscyplinarnej, który przesyła je wraz z aktami do komisji dyscyplinarnej II-giej instancji.

Odwołanie można wnieść z powodu orzeczenia o winie i karze, albo też z powodu niezastosowania przepisanych formalności postępowania dyscyplinarnego. Na ten ostatni przepis pracownicy interesowani winni zwrócić szczególną uwagę, albowiem w praktyce formalności postępowania dyscyplinarnego nie zawsze są w całej pełni zachowane. Odwłonanie może nastąpić tylko do chwili rozpoczęcia rozprawy dyscyplinarnej w komisji II. instancji.

Odwołanie spóźnione t. z. wniesione po upływie 14-dniowego terminu, lub wniesione przez osobę nieuprawnioną, przewodniczący II. instancji pozostawia bez biegu, o czem zawiadamia wnoszącego odwołanie.

Komisja dyscyplinarna II. instancji wydaje swoje orzeczenie z udziałem lub bez udziału stron, co zależy głównie od jej uznania.

Komisja dyscyplinarna II. instancji musi rozpoznać odwołanie z udziałem stron wówczas, gdy zaskarżone orzeczenie opiewa na wydalenie lub zwolnienie ze służby.

Jeżeli od orzeczenia dyscyplinarnego tylko ukarany się odwołał, komisja dyscyplinarna II. instancji nie ma prawa zmiany na niekorzyść ukaranego. Orzeczenie komisji dyscyplinarnej II. instancji jest ostateczne, t. zn.

Wedle regulaminu, wydanego w formie obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 6 lipca 1935 r., odbywać się będą losowania dla każdej emisji osobno. Emisyj Pożyczki Inwestycyjnej jest dwie, a każda obejmuje 115 miljonów złotych. Pożyczka trwa od 1 maja 1935 r. do 30 kwietnia 1985 r., zatem lat 50 i dzieli się ze względu na terminy losowań każdej emisji na siedem okresów, z których pierwszy i ostatni obejmuje po jednym roku, drugi i szósty po dziewięć lat (1. V. 1936—30. IV. 1935 r. i 1. V. 1975—30. IV. 1984 r.), inne trzy zaś (1. V. 1945—30. IV. 1975) obejmują okresy dziesięcioletnie.

W okresie pierwszym odbywa się losowanie wygranych dla I-ej emisji 1. IX. 1935 r. podług tabeli A (objaśnienie na odwrotnej stronie każdej obligacji wzgl. świadectwa tymczasowego na obligacje), 1. XII. 1935 podług tabeli B i 1. II. 1935 podług tabeli C; dla II-ej emisji dnia 5. X. 1935 podług tabeli A, 2. I. 7936 podług tabeli B, oraz 1. IV. 1936 podług tab. C.

W okresie drugim, trzecim, czwartym i piątym odbędzie się losowanie wygranych w terminach: w I-ej emisji dnia 5. V, 5. IX. i 5. I. każdego roku i to w okresie drugim według tabeli A, B i C, w okresie trzecim według tabel B, C, B, w okresie czwartym według tabeli C, B, C, w okresie piątym trzykrotnie podług tabeli C, w II-ej emisji podług tychsamych tabel w poszczególnych okresach w dniach 5. VIII, 5. IX. i 5. III. każdego roku.

W okresie szóstym odbędzie się dla każdej emisji losowanie dwukrotnie w ciągu każdego roku, podług tabeli C, a to dla I-ej emisji dnia 5. V. i 5. IX, dla II-ej emisji zaś dnia 5. VII. i 5. III.

W ostatnim roku i okresie (1. V. 1984 —30. IV. 1985) odbędą się trzy losowania, a to dla I-ej emisji 5. V. 1984 podług tabeli B, 5. IX. 1984 podług tabeli C i 5. I. 1985 podług tabeli B, dla II-ej emisji dnia 5. VII. 1984, 5. XI. 1984 i 5. III. 1985 w kolejności tychsamych tabel co dla I-ej emisji.

Losowanie wygranych odbywać się będzie pod nadzorem komisji rządowej przy współudziale publiczności, w trzech kołach, z których oznaczone Nr. 1. służy do wsypywania zwitków z numerami seryj od 00001 do 23.000, I. emisji, oznaczone Nr. 2 do wsypywania zwitków II-ej emisji z numerami takichsamych seryj, zaś oznaczone Nr. 3 do wsypwania zwitków z numerami obligacyj od 01 do 50. (Na każdą emisję składa się 23.000 serjy, z których każda ma 50 obligacyj).

Wsypanie zwitków z numerami seryj dokonane będzie w obecności i pod kontrolą przeciw temu orzeczeniu nie służy żaden środek prawny.

Postępowanie dyscyplinarne ulega umorzeniu bez względu na stadjum, w jakiem się znajduje, — w razie śmierci oskarżonego lub innych okoliczności, wyłączających ściganie. Jakie to są okoliczności, przepisy dyscyplinarne bliżej nie określają, wobec czego zależeć to będzie przeważnie od oceny władzy w każdym poszczególnym wypadku z osobna. Rozwiązanie stosunku służbowego nie powoduje umorzenia postępowania dyscyplinarnego.

Orzeczenie dyscyplinarne I. instancji staje się prawomocnem w razie niewniesienia odwołania w przepisanym terminie 14-dniowym, orzeczenie zaś II. instancji z chwilą ogłoszenia sentencji.

Na prośbę pracownika, skazanego prawomocnie na karę dyscyplinarną, w razie jego śmierci na prośbę małżonki, krewnego wstępnego lub zstępnego albo rodzeństwa, wreszcie także na wniosek rzecznika dyscyplinarnego, zatwierdzony przez dyrektora, można wznowić postępowanie dyscyplinarne nawet po wykonaniu kary, jeżeli osoby te przedstawią takie nowe fakty i środki dowodowe, nieznane w poprzedniem postępowaniu, które mogą wpłynąć na zmianę oceny winy lub też wymiaru kary.

Prośbę (wniosek) o wznowienie postępowania dyscyplinarnego należy wnieść pisemnie w ciągu dni 30-tu od dnia, w którym osoby wyżej wymienione dowiedziały się o przyczynie uzasadniającej wznowienie.

Prośbę względnie wniosek o wznowienie postępowania dyscyplinarnego rozpatruje komisja dyscyplinarna II. instancji bez udziału stron, a decyzja jej jest ostateczna.

Jeżeli komisja dyscyplinarna II. instancji postanowiła wznowić postępowanie dyscyplinarne, kieruje akta sprawy do tej komisji dyscyplinarnej I. instancji, która wydała orzeczenie, z poleceniem przeprowadzenia nowej rozprawy dyscyplinarnej w innym składzie kompletu orzekającego.

Minister Komunikacji może jednak przeznaczyć którąkolwiek komisję dyscyplinarną przy D. O. K. P. do przeprowadzenia wznowionego postępowania dyscyplinarnego. Dopuszczenie wznowienia postępowania dyscyplinarnego nie wstrzymuje wykonania kary.

Pracownika należy powołać z powrotem do służby, jeżeli orzeczenie dyscyplinarne wydane we wznowionem postępowaniu dyscyplinarnem, nie opiera na wydalenie lub zwolnienie ze służy. Zapamiętać też należy, że koszty postępowania dyscyplinarnego w razie

publiczności, która ma prawo w ciągu 1½ godziny w przededniu pierwszego losowania sprawdzić, czy jej serje znajdują się w zwitkach — raz jedyny na cały czas, gdyż po wsypaniu wszystkich zwitków z numerami seryj i dokonanem losowaniu nakłada komisji rządowa pieczęcie, które zdejmuje wobec publiczności dopiero przed nasstępnem losowaniem. Wsypane raz zwitki pozostają w kole do końca okresu umorzenia, tak, że w razie wyciągnięcia zwitka z numerem serji przewodniczący komisji zarządza niezwłocznie dopełnienie kół nowemi zwitkami z temi samemi numerami.

Do koła oznaczonego Nr. 3 odbywać się ma wsypanie zwitków z numerami obligacyj (1—50) publicznie przed każdem losowaniem.

Losowanie większych wygranych, w kwotach 500.000 zł., 200.000 zł. 100.000 zł., 50.000 zł., 25.000 zł., 10.000 zł. i 5.000 zł. odbywa się w ten sposób, że z koła zawierającego zwitki z numerami seryj, wyciąga się jeden zwitek, następnie z koła zawierającego numery obligacyj (Nr. 3) wyciąga się jeden zwitek, którego numer oznacza numer wygrywającej obligacji w wylosowanej uprzednio serji. Natomiast losowanie wygranych w kwotach mniejszych odbywa się grupami, wynoszącemi dla wygranych w wysokości 2.000 zł. — 5 seryj, w wysokości 1.500 zł. — 10 seryj, 1000 zł. — 15 seryj, 500 zł. — 35 serj, .300 zł. — 73 seryj, a po wyjęciu z koła Nr. 1. wzgl. 2. tej ilości z poszczególnej grupy, wyciąga się z koła Nr. 3 jeden zwitek, którego numer oznacza numer wygrywających obligacyj we wszystkich serjach wylosowanej uprzednio grupy.

Kolejność wygranych następuje w ten sposób, że najpierw wychodzą najwyższe wygrane, a za niemi ooraz niższe.

W ciągu jednego dnia odbywać się może losowanie nie dłużej niż 5 godzin. O ile w jednym dniu losowania nie ukończono, dalszy ciąg odbywa się następnego dnia powszedniego.

Jak z powyższego wynika, należy w listach wygranych przeglądać zarówno serję jak i numer poszczególnych obligacyj w obrębie danej serji.

Doradca Lavala

Do najbliższego grona doradców premjera Francji należy Raul Dotris, dyrektor generalny kolejnictwa francuskiego.

Przed 30 laty, pa ukończeniu politechniki, wstąpił na służbę do dyrekcji kolei północnej. Nie mając żadnych stosunków i protekcji, 22-letni inżynier mógł liczyć

prawomocnego nałożenia kary dyscyplinarnej ponosi skazany.

Obliczenie i ściągnięcie kosztów postępowania dyscyplinarnego zarządza naczelnik biura personalnego właściwej dyrekcji kolejowej, a od tej decyzji nie służy prawo odwołania. Dyrektor koleji może jednak na prośbę ukaranego albo na wniosek naczelnika biura personalnego uwolnić ukaranego w całości lub w części od zwrotu kosztów, jeżeli uzna, że uiszczenie ich byłoby zbyt uciążliwe dla ukaranego lub najbliższej rodziny, będącej na jego utrzymaniu.

Wydatki w toku dochodzenia służbowego ponosi zawsze przedsiębiorstwo P. K. P.

Latający pullman

Jeszcze przed laty kilkunastu — kilku nieomal — podróż powietrzna wydawała się ryzykowną, a przynajmniej połączoną z przykrościami, chociażby w postaci morskiej choroby. Obecnie, przy wprowadzaniu wielkich, pakownych płatowców, ryzyko i kłopoty są małe. Wielka maszyna zabrać może nietylko znaczną ilość pasażerów, ale i liczniejszą obsługę.

W budowie wielkich maszyn pasażerskich przodują Stany Zjednoczone (Ford) i Niemcy (Junkers). W obu wypadkach konstruktorzy idą po linji budowy całkowicie metalowej.

Szczytem komfortu są maszyny zbudowane przez Junkersa, a obsługujące linję Berlin—Londyn. Pewien podróżny opisuje podróż w ten sposób: Rano o ósmej stoi olbrzym przed dworcem lotniczym Tempelhof. Robotnicy ładują do wnętrza płatowca bagaż i przesyłki rozmaitych towarów. Później przychodzi kolej na pasażerów. Osiemnaście osób wygodnie lokuje się w miękkich klubowych fotelach.

Olbrzym startuje łatwo, odrywa się od lotniska i przelatuje nad zasnutemi dymem fabrycznym przedmieściami Berlina.

Telegrafista w swej izolowanej od szumu kabinie nieustannie rozmawia ze stacjami radjowemi i od czasu do czasu podaje pilotowi biuletyn. O każdej zmianie warunków atmosferycznych pilot jest poinformowany zawczasu. Może wybrać najkorzystniejszy dla szybkości poziom lotu, omijając idącą burzę, a w razie niebezpieczeństwa może też zawrócić do miejsca startu.

Pasażerowie, którzy już nasycili pierwszy głód wrażeń, przechodzą do rzeczy bardziej realnych. Biało ubrany kelner roznosi śniadania. Przepisy nie wzbraniają używania napojów alkoholowych. Skwapliwie korzystają z tego Anglicy — whiske z wodą stoi przed każdym

tylko na swoją pracowitość i zamiłowanie do swego fachu. Obsługiwany przez siebie rewir toru kolejowego codziennie kontrolował osobiście, przechodząc pieszo do 20 kilometrów.

Każdego zwrotniczego znał osobiście i pouczał o obowiązkach służbowych, znał w swym rejonie niemal każdą szynę kolejową.

Podczas wojny światowej zgłosił się na ochotnika, gdyż jako kolejarz, nie podlegał mobilizacji. Kiedy sierżant, zapisujący ochotników, dowiedział się, że inżynier kolejowy pragnie wstąpić do wojska, zawołał: O! Wspaniale się składa — pan będzie wyładowywał węgiel na stacji Villette.

Perspektywa tragarza wcale mu nie odpowiadała, wobec czego wolał pozostać na swem stanowisku.

W 1918 r. Niemcy rozpoczęli ewakuację północnej Francji. Sieć kolejowa była doszczętnie zniszczona, przeto trzeba było ją naprawić w możliwie krótkim terminie. Marszałek Foch zwrócił się do dowódcy saperów.

— W lipcu rozpocznie się nasza ofenzywa. Muszę mieć sieć kolejową w porządku. Jak długo potrwa naprawa?

— Niestety, około 18 miesięcy.

Marszałek Foch, wściekły, nawet nie pożegnał się ze swym współpracownikiem.

Następnego dnia zameldował się u niego inżynier Dotris, który oświadczył, że potrafi wykonać tę pracę w ciągu trzech miesięcy. Rzeczywiście, w oznaczonym terminie po strategicznej linji frontu francuskiego już kursowały pancerne pociągi. Clemenceau udekorował zdolnego inżyniera krzyżem Legji Honorowej, uroczystość odbyła się na torze kolejowym.

Kiedy po takim wyczynie rekordowym zapytano inżyniera, jakim sposobem zdążył wykonać pracę w ciągu trzech miesięcy, wówczas, gdy fachowi wojskowi potrzebowali aż 1 i pół roku czasu, ten objaśnił:

— Zgodnie z regulaminem, każdy saper dziennie wykopuje 1 m. sześc. ziemi, moi zaś robotnicy — 10 metrów. Cała sztuka polegała na tem, aby. działając na ich patrjotyczne uczucie, zagrzać do wytężonej pracy.

Po wojnie Dotris odnowił całą sieć kolejową, w północnych departamentach położył 2.300 klm. szyn kolejowych, wybudował 8 dużych wiaduktów, 811 mostów, 5 tuneli i 338 dworców. Wyjątkowych zdolności organizator stanął na czele kolejnictwa francuskiego, polepszając byt 100.000 kolejarzy. Dzięki przysłowiowej energji, nie-

synem Albionu. Przy jednym stoliku złożyła się partja bridge'a.

Godzina i kwandrans wystarczy olbrzymowi na przelot z Berlina do Hannoweru.

Kontrola silników jest zbędna w tym płatowcu. Silniki są rozmieszczone w ten sposób, że mechanicy mają do nich dostęp w czasie lotu i mogą nietylko kontrolować ich sprawność, lecz uskuteczniać nawet drobne naprawy w powietrzu.

W równych, kilometrowych odstępach widnieją żelazne wieżyce, pomalowane na biało-czerwono. Są to sygnały nocne linji lotniczej. Neonowe światło nawet przy mglistej atmosferze widzi pilot z dużej odległości.

Co 30—40 kilometrów jest ustawiony specjalny sygnał, przy którym pilot w razie potrzeby może bezpiecznie wylądować.

Granicę niemiecko-holenderską łatwo dostrzec z lotu ptaka. Każdy skrawek pola starannie uprawiony, schludne stylowe osady, gęsta sieć dróg i kanałów — wszystko jaskrawo odcina się od beznadziejnej szarzyzny zachodnich Niemiec.

Rzeźkie morskie powietrze wpada przez otwarte okna kabiny, samolot wylatuje nad Zuidersee. Olbrzymia zatoka morza Północnego skazaną jest na zagładę. Nakładem olbrzymich kosztów wznieśli Holendrzy gigantyczną tamę, oddzielającą Zuidersee od pełnego morza. Tor kolejowy biegnący groblą, skraca o kilka godzin podróż z Amsterdamu do Lubeki, cały zaś obszar morza będzie osuszony i oddany pod uprawę.

W Amsterdamie zatrzymujemy się znowu kilkanaście minut. Holendrzy nie kontrolują paszportów, celnicy nie interesują się zawartością bagaży.

Za chwilę płatowiec nasz opuszcza ziemię Niderlandów.

Unosimy się nad najciekawszą dzielnicą Holandji, przed niewielu laty wydarta morzu. Teraz jest gęsto poprzecinana kanałami. Nad kanałami stoją wiatraki, których zadaniem jest przepompowywanie wody z terenów położonych niżej poziomu morza.

W okolicy Haarlemu prawie wszystkie grunty uprawne są oszklone. Są to słynne plantacje tulipanów, zaopatrujące w kwiaty całą Europę.

Za Roterdamem zaludnienie znowu zmniejsza się. Płatowiec leci nad urodzajną deltą Renu i Maasu. — Kanałami wychodzą na pełne morze okręty towarowe i kutry rybackie. Na daleko wysuniętym w morze cyplu widnieje latarnia morska i stacja kolejowa. Jest to Hoeck von Holland, skąd statki przewożą pasażerów do angielskiego portu Harwich.

przeciętnej wiedzy i niezwykłemu zmysłowi orjentacyjnemu, wybił się na czołowe stanowisko doradcy i eksperta we wszystkich zagadnieniach technicznego charakteru.

Mały Rocznik Statystyczny 1935

Celem wydawnictwa jest zobrazowanie tego, czem jest Polska współczesna i jakie jest jej stanowisko wśród innych państw. Na 278 stronicach małego formatu kieszonkowego podano informacje liczbowe o wszystkich przejawach życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego, w zwięzły i treściwy sposób oświetlając rzeczywistość polską. Specjalny nacisk położono jednak na przedstawienie sytuacji gospodarczej i społecznej. Dla uwypuklenia roli Polski w życiu innych społeczności podano bogaty materjał liczbowy o stosunkach zagranicą, ze specjalnem i tutaj oświetleniem światowej sytuacji gospodarczej.

Szóste skolei wydanie Małego Rocznika Statystycznego, prócz zaktualizowania materjału liczbowego przez umieszczenie najświeższych informacyj statystycznych, zostało znacznie rozszerzone przez dodanie szeregu nowych informacyj. Pobudką do tego było bardzo przychylne przyjęcie Małego Rocznika przez nasze społeczeństwo. Poprzednie, piąte wydanie, rozeszło się w trzech kolejnych nakładach, w łącznej ilości ponad 24.000 egzemplarzy.

Podobnie jak w poprzedniem wydaniu, umieszczono i w obecnem 22 stronice wykresów i kartogramów, uzupełniających informacje liczbowe i ułatwiających zrozumienie niektórych zagadnień.

Pomimo znacznego wzbogacenia objętości, cena Małego Rocznika Statystycznego została utrzymana i wynosi 1.- złoty za egzemplarz w trwałej okładce kartonowej.

Diety praktykantów

Rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1934 Nr. P. 6/38/15/34, unormowano po porozumieniu z Ministrem Skarbu należności pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" w razie pełnienia służby poza zwykłem miejscem służbowem i w wypadkach przeniesienia.

Określono w tem rozporządzeniu, ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 29. poz. 166 z 20 września 1934, kto

Tą samą drogą powinienby lecieć samolot, jednak dla względów bezpieczeństwa przecina kanał w miejscu najwęższem.

Samolot trzyma się kontynentu na przestrzeni całego wybrzeża belgijskiego. Pozbawione roślinności kąpieliska nadmorskie wyglądają dziwnie osamotnione na tle wydm piaszczystych.

Dopiero przy Calais pilot zmienia kurs. Wybrzeże Francji po kilku chwilach tonie we mgle.

Na dole szaleje widocznie burza. Niewielki okręt rozpaczliwie walczy z falą. — Widać jak spienione grzywy biją o burty, czasem przelewają się przez pokład.

Pilot chce uniknąć sąsiedztwa burzy. Altimetr wskazuje 800 metrów ....1000 ....1200. Wreszcie płatowiec przebija się przez chmury. Burza pozostaje tam na dole.

A tutaj jaskrawe promienie słońca grają na srebrnych płatach maszyny. *—As.—*

Koleje w Abisynji

W Abisynji o powierzchni ponad 900 tys. km. kwadratowych istnieje obecnie tylko jedna linja kolejowa długości 786 km., łącząca stolicę Addis Abebę z portem francuskim Dżibuti. Koncesję na budowę tego toru kolejowego otrzymał w swoim czasie inżynier szwajcarski Ilg, który w tym celu zorganizował towarzystwo „Compagnie de chemin de fer Franco-Ethiopien". W rzeczywistości jest kolej całkowicie pod kontrolą Francuzów. Towarzystwo to zostało zawiązane r. 1896, po zwycięstwie Abisyńczyków nad Włochami pod Aduą. Budowę linji rozpoczęto od Dżibuti. Stolica Abisynji uzyskała połączenie dopiero 1917 roku. Tor kolejowy ma szerokość jednego metra.

Budowa kolei pociągnęła za sobą nietylko olbrzymie koszta, lecz i ofiary w ludziach, ponieważ jej początkowy odcinek prowadzi przez dalekie od cywilizacji szczepy Issa, które na początku często napadały na pociągi. Nawet do dnia dzisiejszego jeździ się tamtędy tylko w czasie dnia, tak że droga do Addis Abeba trwa 3 dni. Na stacjach Dire Dalua i Acuache znajdują się prymitywne hotele i wszyscy podróżni muszą tu spędzić noc. Dopiero ostatnio wprowadzono specjalne pociągi-ekspresy, które kursują dwa lub trzy razy w miesiącu a przebywają tę drogę przez dwa dni. Pociągi zwyczajne jeżdżą przeważnie tylko dwa razy tygodniowo. Trasa pociągu Dżibuti—Addis-Abeba jest wielce urozmaicona zarówno pod względem krajobrazów, jak i pod względem narodowościowym i handlowym. Pierwsze 300 kilometrów biegną wzdłuż pustynnego te-

wzgl. jakie kategorje pracowników i w jakiej wysokości diety otrzymują, że jednostką obliczenia diet jest 24-godzinny okres czasu, że okres czasu krótszy, jeżeli pobyt poza stałem miejscem służbowem trwa ponad 6 godzin, uważa się za połowę jednostki obliczenia, wyjąwszy, gdy przypada on na porę nocną między godziną 21 a 6, który to czas również uważa się za całą jednostkę obliczenia.

Dalej postanawia rozporządzenie, że w razie dłuższego pobytu w związku z podróżą służbową lub delegacją w tejsamej miejscowości, wypłaca się całe diety przez pierwsze dwa tygodnie, licząc od dnia następującego po dniu przybycia do danej miejscowości, przez następnych 6 tygodni zmniejszone o 30 proc., a po upływie tego czasokresu diety zmniejszone o 40 proc.

W razie zachorowania pracownika w czasie podróży służbowej lub delegacji, należą się — według rozporządzenia — diety przez cały czas spowodowanego chorobą pobytu w odnośnej miejscowości, jeżeli choroba zostanie stwierdzona świadectwem lekarza kolejowego, a pracownik nie jest umieszczony w szpitalu na koszt przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Diety, w podanej w rozporządzeniu wysokości dla poszczególnych stanowisk i grup uposażenia należały się, pełniącym służbę poza miejscem służbowem pracownikom etatowym i **praktykantom.**

Obecnie ogłoszono Dziennikiem Urzędowym M. K. Nr. 29 z 30 sierpnia 1935 r. zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 sierpnia Nr. P. 6/38/33/35 w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmian w przepisach o należnościach pracowników przedsiębiorstwa „P. K. P." w razie pełnienia czynności poza zwykłem miejscem służbowem i w wypadkach przeniesienia.

Zmiany te polegają na uzupełnieniu § 2. rozporządzenia z 21 sierpnia 1934, ogłoszonego Dz. U. M. K. Nr. 29 ex 1934, w tym kierunku, że **diety nie przysługują praktykantom, odbywającym służbę przygotowawczą,** określoną w przepisach dla pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. (pragmatyka), o ile nie pełnią samodzielnie służby.

Z zarządzenia tego wynika, że praktykantom, którzy odbyli już służbę przygotowawczą diety się należą, gdyż złożone egzaminy i uprawnienia do samodzielnego pełnienia służby (autoryzacja) dale im nie jako legitymację do samodzielności, która stanowi tu kryterjum.

Przekonani jesteśmy, że wykonanie zarządzenia tego nie będzie interpelowane na niekorzyść naszych kolegów - praktykantów.

rytorjum, gdzie przebywają tylko koczujące plemiona. W promieniu stacji Dire—Daua, w odległości 50 km. od Harraru, linja kolejowa obsługuje bogaty kraj Harraru. Dalej wspina się na wysokość 1.500 m. w kierunku Hauascu, skąd biegnie do kresu swojej drogi, poprzez urodzajne okręgi, płaskowzgórza do stolicy.

Kolej ta słynie z tego, że jest prawdopodobnie najdroższa na świecie. Najgorzej wychodzą na tem kupcy, którym koszt transportu znacznie podwyższa ceny. Koszt transportu towaru z Addi Abeby do Dżibuti kosztuje prawie tyle, co transport okrętami z Dżibuti do Europy.

Wobec rozpoczęcia wojny włosko-abisyńskiej, kolej Addis-Abeba—Dżibuti odegra ważną rolę. Gdyby Francja stanęła po stronie Włoch i oddała do dyspozycji kolej wojskom włoskim, zyskaliby oni wiele i mogliby w krótkim czasie opanować całą Abisynję środkową z jej stolicą. Tego rodzaju ewentualność jest jednak mało prawdopodobna.

Jakie korzyści ma z tej linji kolejowej Abisynja?

W myśl brzmienia koncesji, którą cesarz Menelik II. dał inżynierowi Ilgowi, Abisynja ma prawo stale transportować tą koleją swe wojsko w czasie pokoju za bardzo niską cenę, a w czasie wojny nawet za darmo. Towarzystwo zobowiązało się przytem, że pozwoli na transport obcego wojska jedynie za zgodą cesarza. Gdyby wydało pozwolenie bez zgody cesarza, straciłoby wszelkie prawa do linji kolejowej, która automatycznie stałaby się majątkiem Abisynji.

W razie zaostrzenia się jeszcze konfliktu kolej ta miałaby dla Abisynji olbrzymie znaczenie, tworząc prawie jedyną drogę dla transportu wojsk z Abisynji środkowej i zachodniej na front południowy na granicę włoskiego Somali. Addis Abebę łączą z prowincją Ogaden, jedynie niewygodne i wąskie ścieżki górskie. Z Dire Dacny prowadzi dobra szosa automobilowa do Harraru, a stąd przez Dżidżigę i Dagaburaż na granice włoskie. Z drogi tej korzystają obecnie wojska abisyńskie, udające się w kierunku granic południowych. Ale większa część żołnierzy pod wodzą swych naczelników jedzie na mułach małemi ścieżkami dla karawan, aby drogi wojska zostały dobrze utajone.

Jasnem jest jednak, że w czasie wojny główną rolę odegra kolej Addis Abeba—Dżibuti. W Genewie wysunięto projekt, aby wspomniana linja kolejowa została uznana za pas neutralny.

CZY JESTEŚ CZŁONKIEM KOLEJ. PRZYSPOSOB. WOJSKOWEGO?

Reorganizacja Oddziałów Drogowych

Z dniem 1 września 1935 r. zniosło Ministerstwo Komunikacji zarządzeniem z dn. 24 sierpnia 1935 r. NR. P. 5—134/46/35 Oddziały Drogowe Przemyśl, Rawa Ruska, Chodorów, Stanisławów II w obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, a odcinki zarządzane przez te Oddziały wcielono do innych Oddziałów Drogowych wspomnianego okręgu.

Wobec tego dzieli się obecnie okręg Dyrekcji O. K. P. Lwów na następujące Oddziały Drogowe:

1) Brody
2) Czortków
3) Kołomyja
4) Lwów I
5) Lwów II
6) Sambor
7) Stanisławów
8) Stryj
9) Tarnopol.

Pozatem ma Oddział Drogowy Drohobycz ulec przeniesieniu do Stryja. Przeniesienie to nastąpi w terminie, który ustali osobne zarządzenie Ministerstwa Komunikacji.

Zarządzenie to, mające na celu fizyczne zespolenie okręgu zniesionej Dyrekcji O. K. R. w Stanisławowie z okręgiem Dyrekcji O. K. R. we Lwowie, jest zjawiskiem ze wszech miar pożądanem i przyczyni się w wysokim stopniu do współpracy i zbliżenia się pracowników, którzy pełnili swe czynności w złączonych obecnie okręgach.

Projekt nowej taryfy osobowej

Wielokrotnie pisaliśmy w „Czasopiśmie" o zbyt wielkim rozroście uprawnień ulgowych na kolejach i niezmiernej ilości tabel ulgowych w taryfie osobowej, oraz mnóstwie ulg pozataryfowych. Zwracaliśmy przy tem uwagę na dezorjentację, jaką wprowadzić musi siłą rzeczy nadzwyczajna rozmaitość zaświadczeń, legitymacyj i biletów, która utrudnia prawidłową kontrolę.

Wszak konduktor, czy nawet organ kontrolny (kontroler biletów, delegat N. I. K. i t. d.) nie są wstanie ogarnąć tej różnorodności ulg, co powoduje, że łatwo mogą zdarzyć się nadużycia ze strony podróż-

Orzeczenie N. T. A. w sprawie zaliczenia do emerytury służby kolej. na terenie operac.

Najwyższy Trybnał Administracyjny wydał w ostatnich czasach do L. Rej. 3837/33 ciekawy, a dla pracowników kolejowych korzystny wyrok w sprawie przytoczonej w nagłówku.

Sprawa przedstawia się następująco: Pewna Dyrekcja zwolniła ze służby Kazimierę W., kancelistkę I-szej kl. na podstawie ust. 3. § 134. rozporządzenia Rady Ministrów z 8/VII. 1 29 (Dz. Ust. z roku 1932 poz. 736).

Podanie o przyznanie zaopatrzenia emerytalnego Dyrekcja załatwiła odmownie na tej podstawie, że zainteresowana miała zaliczonych do wysługi emerytalnej „tylko" 14 lat 11 miesięcy i 13 dni. Roszczenie zaś jej o zaliczenie podwójne jej służby na terenie wojennym operacyjnym, Dyrekcja uznała za nieuzasadnione, gdyż tylko polska służba wojskowa podlega podwójnemu zaliczeniu do okresu uprawniającego do emerytury. Natomiast czas polskiej służby kolejowej na terenie operacyjnym może być zaliczony podwójnie tylko przy wymiarze emerytury, a nie przy ustaleniu okresu uprawniającego do zaopatrzenia emerytalnego.

Odwołania Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło, z powodów podanych w orzeczeniu Dyrekcji.

Wobec tego wniosła skargę do Najw. Trybunału Administracyjnego, który uchylił zaskarżone orzeczenie jako niezgodne z ustawą z następujących powodów:

Ustęp 5. § 13. rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lipca 1932 (Dz. Ust. poz. 577) ustala zupełnie wyraźnie podwójną policzalność do wysługi emerytalnej nie tylko służby wojskowej polskiej w czasie wojny, lecz również okresów kolejowej służby polskiej, oraz innej służby polskiej cywilno-państwowej, odbytej w czasie wojny na terenie operacyjnym.

W uregulowaniu podwójnej policzalności tak służby wojskowej, jak polskiej kolejowej i innej polskiej cywilno-państwowej w czasie wojny w jednym ustępie § 13. i z połączenia odnośnych postanowień słowem „również" wynika wbrew odmiennym wywodom władzy administracyjnej, że ustawodawca nie miał zamiaru wprowadzenia jakiejkolwiek różnicy w skutkach podwójnej policzalności służby wojskowej i służby kolejowej w kierunku nieliczenia tej ostatniej podwójnie do okresu, uzasadniającego nabycia prawa do emerytury.

Również i rozporządzenie Ministra Komunikacji z 12 stycznia 1933 r. (Dz. Urz. M. K. poz. 10) nie zawiera i zawierać nie mogło postanowień, któreby wskazywały na niepoliczalność okresu służby kolejowej po-

nych, którym trudno w tych warunkach zapobiec.

Pozatem personal kasowy, dość i tak obciążony pracą, zmuszony do prac dodatkowych, związanych z realizacją ulg, nie może wywiązać się dostatecznie ze swych obowiązków, co ma ten skutek, że publiczność, oczekująca swej kolejki w t. zw. „ogonku", denerwuje się. Nierzadko też z tych powodów dochodziło do nieporozumień, które znalazły swój epilog w sądach, czy komisjach dyscyplinarnych.

Obecnie dowiadujemy się, że Ministerstwo Komunikacji przystępuje w najbliższym czasie do wydania nowej Taryfy osobowej, w której zamierza wprowadzić szereg uproszczeń, ułatwiających z jednej strony publiczności korzystanie z kolei, z drugiej zaś personelowi kolejowemu orjentację i nadzór nad prawidłowem stosowaniem taryfy.

W nowej taryfie mają być obniżone stawki o tyle, że opłata za przejazdy wynosić będzie tyle, ile obecnie wynosi za przejazd pociągami podmiejskiemi. Taryfę t. zw. podmiejską znosi się jako nieaktualną i w ten sposób zapobiegnie się na przyszłość wszelkim nieporozumieniom, omyłkom i kwestjom w dziedzinie dopłat, lub korzystania z niewłaściwych pociągów.

Dotychczasowe tabele ulgowe mają ulec zniesieniu, a w ich miejsce wprowadza się ponownie ulgi, wyrażające się w stosunku procentowym do tabeli opłat normalnych.

Ponadto ma być zredukowana ilość obecnie wydawanych biletów t. zw. czasokresowych (15-dniowe i t. p.), a pozostanie tylko kilka zasadniczych typów (tygodniowe, miesięczne). Bilety powrotne zostaną dla bliższych przejazdów również wprowadzone.

W nowej taryfie osobowej znajdzie się również szereg ulg, ustalonych dotychczas w drodze pozataryfowej.

Sama taryfa ma być wydaną w formie podręcznika z wymiennemi kartkami, co ułatwi przeprowadzanie potrzebnych zmian.

W celu zapobieżenia zapełnianiu pociągów dalekobieżnych podróżnymi, udającymi się do miejscowości podmiejskich, przeprowadzone zostaną w rozkładzie jazdy odpowiednie poprawki, ustalające dla pociągów dalekobieżnych pierwsze stacje zatrzymania poza obrębem strefy podmiejskiej.

Nową taryfę osobową w swoim czasie omówimy szczegółowo.

dwójnie liczonej w myśl ustępu 5 § 13. rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lipca 1932 do okresu, uzasadniającego nabycie prawa do zaopatrzenia emerytalnego.

Zaliczenie okresów działalności niepodległościowej do wysługi emerytalnej

Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 lipca 1935 Nr. P. 9/2—42/35, przyznano pracownikom P. K. P., którzy mogą przedłożyć dowody pracy niepodległościowej, lub odbycia kar pozbawienia wolności, wzgl. administracyjnego zesłania, orzeczonych przez władze państw zaborczych za czynną działalność, zmierzającą do odzyskania niepodległości Państwa Polskiego, prawo żądania zaliczenia tych okresów do wysługi emerytalnej w wymiarze pojedyńczym, do którego to zaliczenia kompetentnym jest wyłącznie Minister Komunikacji.

Jako dowody do zaliczenia wymienionych okresów służyć mogą — w wypadku odbycia kar pozbawienia wolności lub zesłania — przedewszystkiem oryginały lub należycie uwierzytelnione odpisy wyroków sądowych, oraz oryginały lub należycie uwierzytelnione odpisy, postanowień sądowych lub administracyjnych, a w razie braku oryginalnych dokumentów ewent. zaświadczenia archiwów państwowych. W wypadku działalności niepodległościowej dowodami, na podstawie których zaliczy się okresy tej działalności do wysługi emerytalnej, są oryginały lub należycie uwierzytelnione odpisy dyplomów, stwierdzających przyznanie Krzyża Niepodległości lub Medalu Niepodległości.

Podania z wyszczególnionemi dokładnie okresami, o których zaliczenie prosi, poparte właściwemi dokumentami, mają prawo wnosić zarówno czynni pracownicy, jak i emeryci, zwolnieni ze służby po dniu 1-go lutego 1934, pobierający zaopatrzenie emerytalne w myśl zasad rozp. Rady Ministrów z 28. I. 1934 (Dz. U. R. P. Nr. 9. poz. 74. ex 1934) oraz wdowy i sieroty po nich, a to służbowo do dyrekcji, w której okręgu pracownik pełni służbę, albo też do dyrekcji, która wypłaca zaopatrzenie emerytalne, wdowie lub sieroce.

Zaznaczyć należy, że w stosunku do pracowników, którzy odbyli karę pozbawienia wolności za czynną działalność, zmierzającą do odzyskania niepodległości Państwa Polskiego, Władze postępują ze szczególną kulancją, uznając, że w razie niemożności złożenia zupełnych dowodów odbycia kary, mogą być przyjęte inne dowody, przewidziane w postępowaniu administracyjnem, w szczególności zaś zeznania świadków,

Memorjał

Zarząd Główny Z. U. P. wystosował do Pana Ministra Komunikacji memorjał następującej treści:

„Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych przedkłada poniżej prośbę o łaskawe wydanie rozstrzygnięcie w następującej zasadniczej sprawie, której interpretacja przez D. O. K. P. powoduje bolesne pokrzywdzenie pracowników kolejowych.

Ustawa uposażeniowa dla pracowników P. K. P. z dnia 1 stycznia 1934 r. § 9. p. 1. i 4. przyznaje pracownikom mianowanym na stanowiska kierownicze dodatek funkcyjny, w myśl zaś § 41. p. 1. dodatek wyrównawczy, który w myśl p. 5. wymienionego paragrafu przestaje być wypłacany, względnie zostaje zmniejszony o kwotę przyznanego dodatku funkcyjnego.

Jakkolwiek postanowienie to krzywdziło w wysokim stopniu znaczną ilość pracowników, pełniących służbę na stanowiskach kierowniczych, Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych, rozumiejąc ważność i powagę ustawy, nie wnosił w tym kierunku żadnych memorjałów — owszem, pouczał interwenjujących w Związku Kolegów, że postanowienia ustawy, jakkolwiek krzywdzące — muszą być uszanowane dla dobra porządku społecznego.

W ustawie wymienionej niema jednak żadnych postanowień odnośnie wypłaty dodatku wyrównawczego na wypadek utraty uprawnień danego pracownika do dodatku funkcyjnego przez przeniesienie go na stanowisko służbowe, do którego dodatek funkcyjny nie jest przywiązany.

Brakt tych postanowień wskazywałby na fakt, że ustawodawca rozumiał, iż w razie utraty dodatku funkcyjnego, który automatycznie konsumuje odpowiednią część dodatku wyrównawczego na czas pobierania dodatku funkcyjnego automatycznie wraca uprawnienie do pobierania dodatku wyrównawczego w całości z chwilą utraty dodatku funkcyjnego.

Gdy jednak D. O. K. P., opierając się na braku definitywnych postanowień w tym względzie w ustawie uposażeniowej — interpretują prawa pracownika w ten sposób, że z chwilą utraty dodatku funkcyjnego — nie należy się pracownikowi uzupełnienie dodatku wyrównawczego do pełnego pierwotnego wymiaru, Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych musi interpretację taką, obniżającą bez winy pracownika jego pobory, uważać za niesłuszną, nieuzasadnioną i w wysokim stopniu krzywdzącą, a sprzeczną z intencją ustawodawcy i prosi gorąco Pana Ministra o łaskawe wydanie Dyrekcjom Okręgowym własnoręcznie napisane i podpisane z podaniem określenia, skąd świadkom te okoliczności są znane.

Termin wnoszenia podań o zaliczenie upływa 31 grudnia 1936.

Wycieczki naukowe



W ubiegłym roku bawiła w Niemczech wycieczka przedstawicieli P. K. P. pod kierownictwem p. Wiceministra Bobkowskiego. Podczas podróży tej zwiedzono ważniejsze stacje kolejowe i zapoznano się z urządzeniami komunikacyjnemi Niemiec.

W początkach października b. r. nastąpiła rewizyta przedstawicieli kolei niemieckich. Pod kierownictwem generalnego dyrektora dr. inż. Dorpmüllera przybyła wycieczka, składająca się z 12 prezesów niemieckich dyrekcyj, 10 innych wyższych urzędników. oraz kilku pań. Wycieczka zwiedziła Warszawę, Zakopane, Wieliczkę, Kraków, Lwów, Wilno, Białowieżę i Gdynię,

O pobycie swoim w Polsce powiada generalny dyrektor D. R. B. p. Dorpmüller, że wycieczka miała duże znaczenie.

Trzeba także pamiętać, że kolejarze w dużym stopniu przyczyniają się do wzajemnego zbliżenia i zacieśnienia stosunków między narodami. Przy obecnym stanie techniki — jeśli wstrzyma się kolejową komunikację osobową i transporty towarów — to stosunki między krajami ulegną niezwłocznie poważnemu zahamowaniu. Dlatego też kolejarze są poniekąd pionierami, torującymi drogi pokojowego współżycia, zwłaszcza między sąsiadującemi krajami. Są rzecznikami coraz lepszych wzajemnych stosunków i ogólnego postępu.

Podróż ta dała przedstawicielom D. R. B. sposobność zetknięcia się z dużą ilością przedstawicieli kolei polskich i wymiany myśli na temat rozwoju kolejnictwa zarówno o ile chodzi o sprawy techniczne, jak i administracyjne. Kolejnictwo w różnych krajach spotyka się z temi samemi zagadnieniami. Rozwiązanie ich natomiast może być różne. Należy dzielić się z innymi doświadczeniem, jak również uczyć się od innych, gdy znajdą właściwe rozwiązanie. Ta wymiana osiągnięć zależy oczywiście od charakteru i potrzeb poszczególnych narodów, jak i od wielkości sieci kolejowych w ich krajach.

Generalny dyrektor powiada dalej, co następuje: „Omawialiśmy sprawę konkurencji pomiędzy kolejami a innemi środkami komunikacji, jak drogi wod-

Kolei Państwowych polecenia właściwej interpretacji ustawy i przyznania dodatku wyrównawczego w całym pierwotnym wymiarze tym pracownikom, którzy ze względu na przyznanie im dodatku funkcyjnego pobierają dodatek wyrównawczy w zmniejszonym wymiarze względnie nie otrzymali go zupełnie.

Ze względu na to, że w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych przy likwidacji poborów za lipiec 1935 r. potrąca się już dodatek wyrównawczy wymienionym pracownikom, a nawet przypisuje się do zwrotu kwoty dotychczas wypłacone — prosi Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych, by Pan Minister raczył wydać polecenie traktowania sprawy jako bardzo pilnej".

Zwyrodnienie urzędników państwowych

Pod tym tytułem zamieścił „Biuletyn Urzędniczy" (organ Związku Stowarzyszeń Urzędniczych z wykształceniem akademickiem) artykuł, z którego reprodukujemy nast. ustęp:

„Urzędnik ma prawo oczekiwać, że im większa będzie suma jego pracy, im wartościowsza ona będzie i im głębsze doświadczenie w zawodzie, tem lepsze warunki osiągnie. Caeteris paribus zaś jednostka młodsza wiekiem i doświadczeniem powinna ustąpić przed starszą i doświadczeńszą. Oczywistą jest rzeczą, że taki porządek procesu rozwojowego w życiu codziennem nie znajdzie stuprocentowej realizacji, i że zajść mogą, jak się rzekło, wyjątki i odchylenia, jednakże powinien on być regułą, jeżeli nie ma nastąpić zwyrodnienie tej części społeczeństwa, która jako zawód obiera sobie służbę publiczną.

To wyżej omówione prawo urzędnika do stopniowego posuwania się wzwyż w ramach swego zawodu doznało u nas poważnego pogwałcenia. Proces normalnego rozwoju zawodowego napotkał wobec brzmienia ustawy na poważne przeszkody. Stopnie służbowe zniesione, awanse niezabezpieczone żadnym przepisem, porządek kolejności starszeństwa usunięto. Dla normalnych, stałych elementów rozwojowych, pracy, doświadczenia, wieku, zabrakło pewnego miejsca. Urzędnik znalazł się w sytuacji, w której o rozwoju jego zawodowym nie decydują te stałe elementy, ale wyłącznie względy przygodne, od niego niezależne. Doczekał się tego, że mimo wysiłków, mimo doświadczenia zawodowego, mimo swych wartości intelektualnych, może trwać bez ruchu stale na tem samem miejscu, że

ne, samochody i lotnictwo. Doszedłem do przekonania, że w Niemczech komunikacja samochodowa i lotnicza gra dużo większą rolę, niż w Polsce. W Ameryce zaś gra ona większą rolę, niż w Niemczech. Ale przyjdzie niewątpliwie również i w Polsce czas, gdy zagadnieniami temi trzeba będzie się zająć więcej, niż dotychczas. Wówczas Polska w pokonywaniu kłopotów, na jakie natrafiają kraje o silniejszej komunikacji samochodowej, będzie miała sposobność wykorzystać doświadczenia innych krajów.

Do tych licznych kontaktów, jakie miałem w Polsce, przywiązuję dużą wagę. Jedni zajmują się lokomotywami, inni wagonami, inni znowu sprawami medycznemi, czy socjanemi i t. d. Zawsze uważam, że lepiej jest, gdy mówią oni ze sobą oko w oko i dzielą się bezpośrednio zdobytemi doświadczeniami. Skoro wystąpi jakieś zagadnienie, domagające się rozstrzygnięcia, uważam, że tylko przy osobistym kontakcie można sprawę rozważyć należycie, wykorzystując doświadczenia, poczynione przez innych. Kontakt osobisty ma tu zawsze pierwszorzędne znaczenie, później dopiero można się porozumieć w drodze korespondencyjnej."

Goście podnieśli doskonałą organizację wycieczki i wyrazili podziw dla dokonanego wielkiego postępu Polski od czasów wojny. P. Dorpmüller przyznaje szczerze, że nie miał pojęcia o tem, co się w Polsce dzieje. Powiada: „Nie znałem historji Polski, ani Krakowa, nie wiedziałem o pięknie waszej przyrody, z którem zetknąłem się przedewszystkiem w Zakopanem, nie znałem zmagań i walk przebytych, o jakich dowiedziałem się we Lwowie, nie znałem wysuniętych placówek kultury, jak Wilno, ani zdobyczy techniki w Gdyni. Nie należy się temu dziwić. My w Niemczech tak zajęci byliśmy własnemi troskami i kłopotami, że często wprost nie było możności zapoznania się z tem, co się dzieje w innych krajach. Podróż więc, jaką odbyliśmy, jest dużo więcej warta od czytania wielu książek i studjowania całej prasy. Wszystko, co widzieliśmy, zwłaszcza w dziedzinie kolejnictwa — czy to budowa dworca centralnego w Warszawie, czy też rozbudowa sieci kolejowej w porcie gdyńskim, lub inne prace, oraz i objekty turystyczne, jak Zakopane i Białowieża — to wszystko mówi człowiekowi dużo więcej, niźli dać może literatura. To, co się czyta, może być łatwo zapomniane. To zaś, co się widziało, pozostanie w pamięci raz na zawsze.

Wszędzie rzucił mi się w oczy rozmach w pracy. Zobaczyłem, że w Polsce pracuje się bardzo wiele. Gdy wyglądałem przez okna wagonu, wszędzie widziałem ludzi na polach, od wschodu słońca począwszy.

wszedł w stan wegetacji beznadziejnej, bez przyszłości. Prawo jego, to wielkie biologiczne prawo rozwoju jednostki, zostało w odniesieniu do niego naruszone. Z bezruchu, ze stanu wegetacji, mogą go wyprowadzić zupełnie dotąd obce mu elementy, jak protekcja, giętkość polityczna, nie mająca ze służbą publiczną nic wspólnego, spryt, intryga. Pozostała mu alternatywa: albo rzetelnie pracować bez nadziei na awans, albo oddać się poszukiwaniu elementów przygodnych. Jedno i drugie prowadzi do złych następstw, gdyż bądź do wyzbycia się sił żywotnych, bądź do upodlenia.

Proces zwyrodnienia tej cennej dla państwa grupy, jaką stanowią urzędnicy, już się zarysowuje. Próba poprawiania wielkich praw natury musiała zawieść i zawiodła. Trzeba co rychlej do tych praw nawrócić, nawet maskując ten nawrót doktryną. Nie o nią bowiem chodzi, a o efekt. Trzeba corychlej restytuować prawo starszeństwa służbowego i hierarchję stopni służbowych, jako główne podstawy procesu awansowego. Trzeba corychlej w tej drodze naprawić krzywdy, wyrządzone ostatniemi nowelami pragmatycznemi. Mniejszem złem jest zahamowanie niezdrowej i nienormalnie szybkiej karjery pewnych faworyzowanych jednostek, niż pogrążenie całego szeregu zasłużonych i wykwalifikowanych urzędników w zabójczym bezruchu.

Urzędnik nie jest wyrzutkiem i ma prawo do lepszej przyszłości narówni z każdym innym członkiem społeczeństwa."

OD REDAKCJI.

Zeszyt niniejszy ukazuje się w zmniejszonej objętości z datą wrzesień—październik. Czytelnicy nasi otrzymają przy sposobności Świąt Bożego Narodzenia znacznie rozszerzony zeszyt „Czasopisma" i niespodziankę noworoczną.

Obecnie przepraszamy za spóźnienie, spowodowane pracą zawodową, oraz sezonem urlopowym.

ADRES

W. P. WP. Dobrzyniecki Stanisław
Lwów
Tarnowskiego 78.

Używanie poczty kolej. dozwolono Reskryptem M. K. nr. 378/25

W miastach kolejarze stali na posterunkach w dzień od rana do wieczora, jak również i w nocy. I dlatego mogę powiedzieć, że Polsce można powinszować, iż ma tak dzielnych ludzi. Wyczuwa się tu wszędzie intensywne pulsowanie życia, energję i twórczą pracę, to też do tego, co się dzieje w Polsce, ustosunkowuję się nawskróś pozytywnie."

Wywody swoje kończy p. Dorpmüller następująco:

„Uderzyło mnie jeszcze jedno, a mianowicie przywiązanie narodu do swego wielkiego wodza, Józefa Piłsudskiego. Widziałem długie szeregi pielgrzymów do jego grobu i mogłem stwierdzić, że w uczuciach ich nie było nic sztucznego. My w Niemczech mamy obecnie szczególne zrozumienie dla tego, czem jest wolność. W postaci Piłsudskiego widzieliśmy symbol wolnej i odrodzonej Polski i dlatego też oddaliśmy Mu hołd, zgłaszając samorzutnie swój udział w sypaniu kopca na Jego cześć."

PISMO REDAGUJE KOMITET

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: LWÓW, UL. SZOPENA 6, I. p. KONTO W PKO. NR. 505.398. TEL. 288-83

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO „ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH„

DRUKARNIA „SŁOWA POLSKIEGO", LWÓW, ZIMOROWICZA 15. REDAKTOR ODPOW.: WŁAD. KALINOWSKI